

చలిదినము ప్రకటింపబడును

309262

Vol. 7.

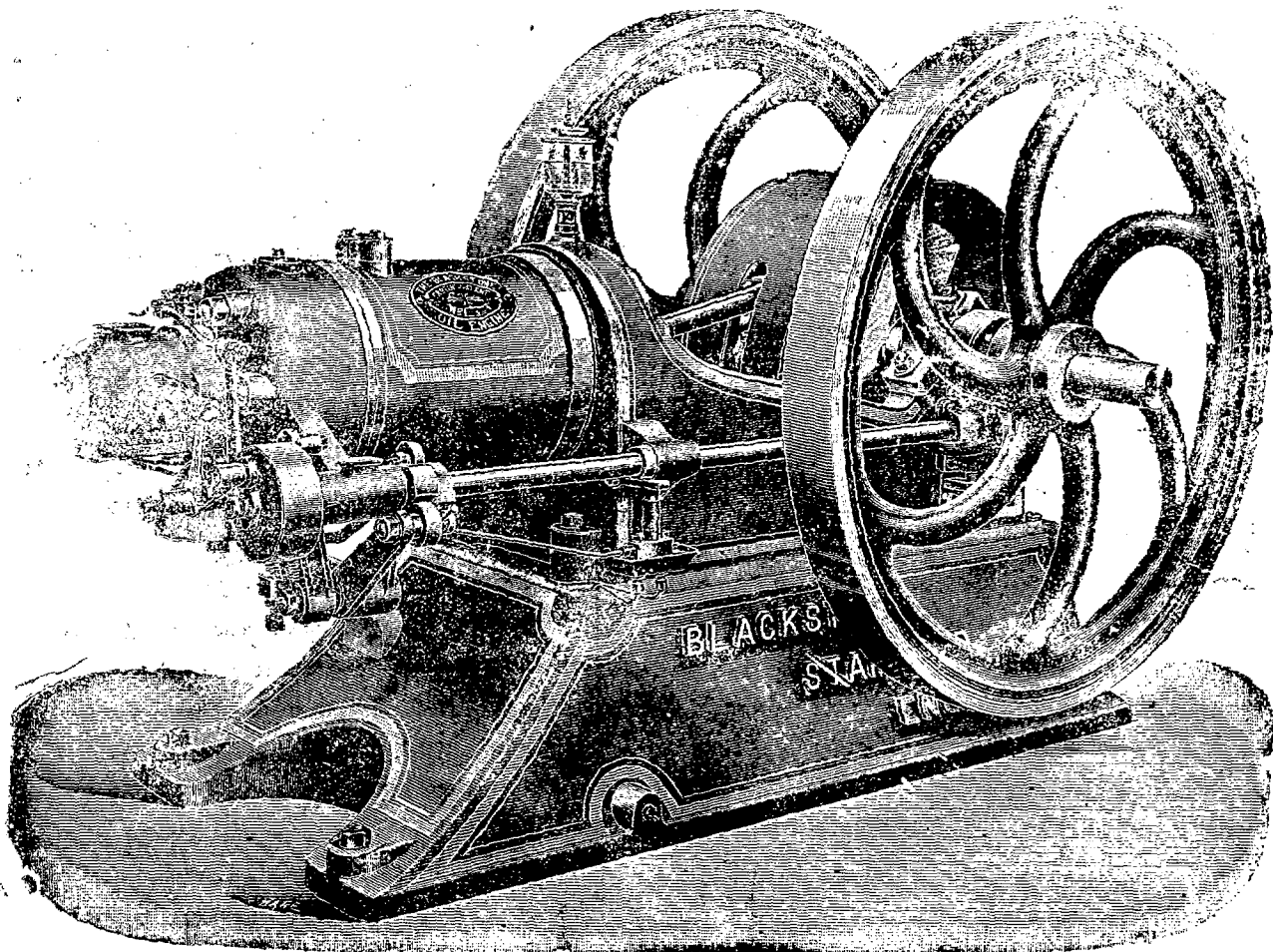
సంపుటము.

చెన్నపట్టణము 1920 వ సం॥రం అక్టోబరునెల 14 తేది గురువారము

No. 162

కా. దినా మ సంవత్సర ఆశ్వీజ మాస శుద్ధ తృతియ 3.

సంచిక ౧౬౨



బ్లాక్ స్టోను ఆయిల్ ఇంజనులు.

శిరశాంతులు, క్రూరు ఆయిలు మున్నగు చమురుల నుపయోగించి కనిపెట్టునట్లు తయారు చేయబడినవి.

ఈ రాజధానిలో అనేకమైన బ్లాక్ స్టోను ఇంజనులు కనిపెట్టుచున్నవి. యజమానులకు నుండి తప్పినిచ్చినవి. పూర్తియైన వివరములకును ఖరీదును నడచు మాకు వ్రాయుడు.

సోలు ఏజంట్లు:

మార్షలు నన్ను & కో., (ఇండియా) లిమిటెడ్.

1808

ఇండియా

నెం. 9, సెకండులైను బీచ్, మద్రాసు.

బొంబాయి, బెజవాడ, లాహోరు, తంజావూరు.

అమృతాంజనము

అమృతాంజనము ప్రసిద్ధి కెక్కినది. ఇకల వీధిమైన సోపానములకు కూడ ఈ అమృతాంజనమును వాడేవంత మాత్రమేనా యెనుగూడ.

ఈ ధ వల 0-10-0 అయిదు.



మోహినితైలము

సీసా 1-8 0-12-0.

తామరతైలము

డబ్బి 1-8 0-8-0.

పండ్ల పొడి

డబ్బి 1-8 0-2-0.

అమృతాంజనం డిపో,

బొంబాయి - మద్రాసు.

టి. సి. యెన్.

710

పరిమళానంద నన్యము.

నెం. డబ్బి 1-8 0-4-0 డి. సి. డబ్బి 0-3-0
12 డబ్బులకు 2-2-0 " " 0-3-0

మేలైన ముద్రాను సాదానన్యము.

నెం. 1 కేరళ (24 కు) 2-1-0, డి. సి. డబ్బి 0-3-0
నెం. 1 కేరళ (120 కు) 2-2-0, డి. సి. డబ్బి 1-0-0

టి. సి. హాగలింగప్ప అండ్ కో. లెన్.
4 కింగ్స్టన్ రోడ్, డాక్టర్. కుమార్. పోస్టు, మద్రాసు.

వీనా వైద్యునికి

ప్రేమ సోజను అను దివ్యోపధము

అతిమూలమునకు పేరుపోయిన దని తెలియను. ఇది మిక్కిలి శాస్త్రోక్తముగా తయారు చేయబడినందున ఈ వ్యాధిగలవారికి మంచిగుణము నిచ్చును. వీనా వైద్యుని సలహా అడుగుదు.

అన్ని మందులవాపులలో దొరకును.

వీనా వైద్యునికి

హార్టోటోనును (2140)

గురించి కాగుగా తెలియును. లెక్కలేని ఘటనలు, స్త్రీలు అచాగ్రతచే పోగొట్టుకొనిన మును శ్రీమముననే పొందవచ్చును. తప్పక దీని వాడుడు.

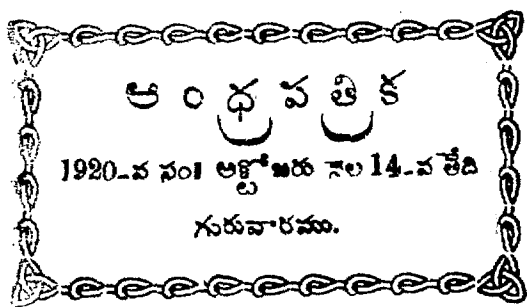
ప్రతి మందులవాపులోను ఇది వెలకు దొరకును
G. W. Carrick Co., NEWYORK

అమృతాంజనం డిపోవారి కోష చాలయమునందు అమృతాంజనం, తామరతైలము, మోహినితైలము దంతచూర్ణము మొదలగు ముఖ్యోపధములే గాక, ఇతరము లగు మందులు కూడ అనేకము లున్నవి కావలసినవారు కేటాగను తెప్పించి చూడవచ్చును. కేటాగనుకు వ్రాసినచో తక్షణం పంపెదము.

మ్యానేజరు : " శ్యామలా " ధర్మపాఠశాల,
C/o పోస్టు మ్యాన్టరి,
నిజాం రోడ్, హైదరాబాద్, మచిలీపట్నం.

(c)

[illegible]



నిజసాధనము

—(101)—

సహాయనిరాకరణ శబ్దము మారుమోగుచున్న నీ సమయమున, ప్రతిస్పల్పవిషయమునకును, ప్రభుత్వము వారి సాయ మపేక్షించుట, నూతన నిర్మాణమునకు ప్రతిబంధకముగ నుండును. నిమ్మజాత్యుద్ధరణము, కార్మిక సమస్య మొదలగు విషయములనన్నిటిని ప్రజలే పరిష్కరించుకొనుట భావ్యము. ఏ సంస్కరణముయినను సంఘము నుండియే బయలుదేరవలయును. వెలువలనుండి చొప్పించెడి సంస్కరణము లన్నియు అతుకులుగ నే యుండును. హిందూమహమ్మదీయ సమస్య ప్రజలవలననే పరిష్కారమగుచున్నది. బ్రాహ్మణ బ్రాహ్మణేతరసమస్య, ఉభయసంఘముల సామరస్యభావము పెంపొందుట మూలముననే పరిష్కారము గావలయును. ఇందుకు సహనము, త్యాగము, మొదలగు సుగుణములను ఎల్లరును ఆచరణలో చూపవలయును. పరస్పరముగ బెరిగిన అవిశ్వాసము తొలగిపోవలయును. ధర్మాచరణమే ప్రజలెల్లరను పురికొల్పవలయును. ధర్మపథ మొక్కటే ప్రజలు ద్రోక్షిన పిమ్మట, విభేదములన్నియు త్వరలో నంతరించును. అవిశ్వాసము మటుమాయమగును. ద్వేషము తొలగి పోవును. నిజసాధనార్థము పరిస్ఫుటమగును. నూతన సృష్టికి ధర్మాచరణమే మూలాధారము. సహాయనిరాకరణ పద్ధతి, హిందూదేశమును కలవరపెట్టుచున్న అన్ని సమస్యలను సులభముగ పరిష్కారము జేయజాలియుండును. అందలి మూల తత్వము నెల్లరు గుర్తెఱుంగుట అవశ్యకము. స్వల్ప వివాదములను పరిష్కరించుకొను జాలక కోర్టుల కెక్క నవసరముండదు. కోర్టుల కెక్కుటయన, ప్రజలు తమ యసమర్థతను జూపుచు, అన్యుల నిర్ణయముకొరకు వేచియుండుట యని యర్థము. ప్రజలు తమ స్వతంత్రిని కోల్పోయి, అన్యుల రక్షణమును వెదకవలసి వచ్చుచున్నది. ఇటులనే ప్రజలు తమ విద్యావిధానమును నిర్ణయించుకొనలేక, విదేశ విద్యాపద్ధతి ననుసరింపవలసి వచ్చుచున్నది. తమ యక్కరలకు గావలసిన వస్తువులను తయారు జేసికొనలేక, విదేశవస్తువుల రాకకై నిరీక్షింపవలసి వచ్చుచున్నది. ఇట్టి నిస్సహాయ స్థితి దేశమున ప్రబలునంతవరకు, స్వరాజ్య సంపాదన మసంభవము.

ఈ సత్యమును గాంధీమహాత్ముడే గాక ఆంగ్లో హిందవులు నయితే మింతవరకు ప్రతిపాదించుచునే యుండిరి. ప్రతిభారతీయుడును తన నిజశక్తి నెఱుగ గ్రహించి, తనపై తా నాధారపడి యుండుట నేర్చి కొనునో, అప్రజాతేనీకభావస్వాతంత్ర్య మేర్పడును. భావస్వాతంత్ర్యము కలిగిన వెంటనే, స్వరాజ్య సిద్ధిగలుగును. ప్రజలలో భావప్రబోధము గలిగించుటకే గాంధీమహాత్ముడు తన శక్తినంతను వినియోగించుచున్నాడు. మూడు భ్రమలు దేశము నావరించియున్నటుల, గాంధీమహాత్ముడు దెలుపుచున్నాడు. శాసనసభల భ్రమ, పాశ్చాత్యభ్రమ, లాకోర్టుల భ్రమ, ఈ మూడింటి నుండియు దేశమిప్పుడు బయల్పడవలసియున్న దని, అతను హెచ్చరించుచున్నాడు. ఈ వారపు యంగు ఇండియా

పత్రికలో లాకోర్టుల భ్రమ గూర్చి విపులపరచబడియున్నది. ఇట్టి మోహము లన్నియు వీడిన పిమ్మట, చేకూరెడి స్వరాజ్యమే శాశ్వతముగను ధర్మబద్ధముగను నుండగలదు. ముఖ్యవిషయము లన్నిటియందును, ప్రజలు తమ బాధ్యతలను విడిచి పెట్టినకొలదియు స్వరాజ్యసంపాదనము దూరమగుచుండును. ఈ సత్యము ప్రజాసామాన్యమున కన్న విద్యాధికుల కధికముగ పొడగట్టవలసి యున్నది. ప్రజాహితేయితమున పాల్గొను చున్న విద్యాధికు లింతవరకును, సభల జరిపి, తీర్మానముల గావించి, అధికారులకు విన్నపముల సంపుటతో, తమ కర్తవ్యము ముగిసిన దని తలంచుచున్నారు. తమనిర్మాణశక్తిని గోగోవుచున్నారు. వెనుకటి పద్ధతులను మాని, వారు క్రొత్తపద్ధతుల ద్రొక్కుచో, రాజకీయజీవితము నున్న యగు పని బిసెంటుగారు భయపెట్టుచున్నారు. విద్యాధికులు కొంద రటులనే భ్రమపడుచున్నారు. ప్రజాసామాన్యమున కన్న గూడ, విద్యాధికులలో పారతంత్ర్యభావ మధికముగనున్నది. జానపదులు, తమ యక్కరలు దీరుటకు సాధ్యమగు నంతవరకు స్వగ్రామములకు వెలువలకు బోకనే జరుపుకొన గలుగుచున్నారు. కోర్టుల కొరకును, వ్యాజ్యముల కొరకు మాత్రమే, వారు స్వగ్రామములదాటి వెడలవలసివచ్చుచున్నది.

విద్యాధికు లటులగాదు. వారికి విదేశములనుండి కట్టుబట్టు కావలయును. స్వగ్రామములో బండెడి ఆహారపదార్థములతో వారికి సంతృప్తిలేదు. కూరలు, కాయలు, పండ్లు, పాలు, మొదలగునవిన్నిటిని అన్యప్రదేశములపై వారాధారపడి యుండుదురు. స్వయం సహాయమే, పురుషార్థ సాధనమని కనుగొన బడుచున్న నిక్కాలమున, వారు కాలస్వభావము ననుసరించ లేకపోవుటలో వింత ఎద్దియులేదు. ఒకనిదర్శనమును గనుచు, కార్మిక సమస్యను పరిష్కరించుటకు, ప్రభుత్వమువారి రీతివల నెక శాఖ నేర్పరచిరి. నిమ్మజాత్యుద్ధరణము నిమిత్తము ప్యాడిసనుగారు మొదలు ప్రత్యేకోద్యోగిగ నియమింపబడిరి. వీరి విధులలో పిమ్మట కార్మికులకు సంబంధించిన విషయములు గూడ చేర్చబడెను. కార్మికుల వివాదములను పరిష్కరించి, సమ్మెకట్టులు జరుగకుండ జేయుట, వీరి కర్తవ్యము. ఈ ప్రత్యేకోద్యోగికి, లేబరు కమిషనరు పేరివ్వబడెను. మద్రాసు ప్రభుత్వమువారి సూచనల ప్రకారము, వీరికి సహాయము జేయుటకు, అసిస్టెంటు కమిషనరు లుండవలయును. ప్రతి అసిస్టెంటు కమిషనరునకును తగిన సిబ్బంది యుండవలయును. వేతనమునకు దోడుగ కమిషనరునకు నెలకు 250 రూపాయల చొప్పున ను, సహాయోద్యోగిని అసిస్టెంటు కమిషనరులకును నెలకు 100 రూపాయల చొప్పునను అల్ల వెన్నులు సూచింపబడినవి. ప్యాడిసనుగారి అల్ల వెన్ను తమకు 1919 సంవత్సరము 15 అక్టోబరు నుండియు ముట్టవలయునని గోరి యుండిరి. మద్రాసు ప్రభుత్వమువారి కోర్కెకు వల్లెయనిరి. ఈ విధానము, ఇండియా ప్రభుత్వము వారి అంగీకారము బొందవలసి యుండెను. వారు కూడ తమ యంగీకారము నిపుడు దెలిపిరిగాని, మొట్ట మొదటినుండియు ప్యాడిసనుగారికి రు 250 ల చొప్పున అల్ల వెన్నునిచ్చుట భావ్యముగాదని ఘాత్రము దెలిపి, కొంత విచక్షణను గనుబడిచిరి.

ఈవిధానము కొనసాగుటకు రెండువత్సరములకు నెలకు రు 15633 ల చొప్పున వ్యయము శాశ్వతము చేయబడినది. తంజావూరుజిల్లాలో నొక అసిస్టెంటు కమిషనరు బనిచేయు

చుండును. వీరి క్రింద డి ప్యూ టీ తహశీలుదార్లు రివిన్యూఇన్స్పెక్టరులు, డిప్యూటీసర్వేయరులు, గుమస్తాలు మొదలగు వారెందరో గలరు. ఇటులనే గోదావరి మండలమునందు ఒక అసిస్టెంటు కమిషనరు పనిచేయును. చెంగల్పట్టుజిల్లాలో మరియొక అసిస్టెంటు కమిషనరు పని చేయును. క్రిమి నలు సెటిల్ మెంటుల తనిఖీకొరకు పర్సనలు అసిస్టెంటు ఒకరునియమింపబడుదురు. నిమ్మజాత్యుద్ధరణ ముకొరకును, కార్మిక సమస్య నిర్ణయముకొరకును ప్రజలద్రవ్య మెంతయైనను వెచ్చించబడును. పర్యవసానము మాత్ర మెప్పటి యటులనే యుండును. అధికారవర్గమునకు మరికొంద రధికారులు జేరి సంత మాత్రమున, లాభ మెక్కుడుగ గలుగునా? సాంవత్సరికపు నివేదికములకు కొరతయింపదు. ప్రజల హృదయమును కనుగొని, అధికారులు పని బూనదరని మాత్రము లోచదు. మే మిదివరకు చెప్పినటుల, వెలువలనుండి చొప్పించెడి సంస్కరణములు అతుకుల బోలియుండును. నిమ్మజాత్యుద్ధరణముగాని, కార్మిక సమస్య పరిష్కారముగాని, ప్రజల ప్రయత్నముల మూలముననే చేకూరవలయును. స్వప్రయత్నములను విడనాడి, ఇతరుల సహాయముపై నాధారపడియుండుట, ప్రయోజనకరము గానేరదు. సంఘము తనకు దాను పరిష్కరించుకొనవలసిన సమస్యలను, అధికారులకు విడచి పెట్టుటచే, దేశాభివృద్ధి ఎంత మందగించుచున్నదో విద్యాధికులు గ్రహించి, నూతనోద్యమోత్సాహ ప్రేరితులై పునర్నిర్మాణమునకు గడంగుట అవశ్యకము. మరియొక విషయము, మాకు దెలుపబడినది.

కడపజిల్లా ప్రొద్దుటూరునందు, హిందువులకును మహమ్మదీయులకును 1917 వ సంవత్సరము నుండియు కన్యకాపరమేశ్వరి దేవాలయపు ఉత్సవములు మేళలాళాదుల విషయమై మన స్పర్థలు పెరుగుచున్నవనియు, న్యాయస్థానములో ఉభయులకును వ్యాజ్యములు న్యాయవత్సరముల నుండియు జరుగుచున్నవనియు, ఈ వాదములు త్వరలో పరిష్కారమగుట యవసరమనియు, ఒక విలేఖకుడు మాకు వ్రాయుచున్నాడు. మహమ్మదీయులకు సంభవించిన కష్టములను నివారించుటకు, హిందువు లత్యంతత్యాగము జూపుచు, హిందువులకొరకై మహమ్మదీయులు గోవధను మానుట కంగీకరించుచున్న నీదినములలో, ఉభయ సంఘముల మధ్యగల మనఃస్పర్థలు పూర్తిగ సంతరింపవలయును. తగాదాలున్నయెడల, ఉభయ సంఘములవారును తమలో దాము పరిష్కరించుకొనవలయుచు గాని, ఇతరుల నిర్ణయముకొరకు వేచియుండుటవారి సామర్థ్యవిహీనతను మాత్రమే సూచించును. ఆయాగ్రామములందలి ప్రముఖులు గలసి, కర్తవ్యము నాలోచింపవచ్చును. గాంధీ మహాత్ముడు దెలిపినటుల ప్రతిగ్రామమునందునుకని సము హిందువు లొకరును, మహమ్మదీయు లొకరును పోరాటముల సంతరింప జేయుట తమ ప్రత్యేకవిధిగ భావించుకొని పనిచేయవలసి యుండును. ఇంతవరకును, ప్రజాసామాన్యపు మనోభావములను గ్రహించుటకు, విద్యాధికులు తగిన ప్రయత్నములజేసి యుండ లేదు. అందుచేతనే, దేశములో హిందూమహమ్మదీయ వివాదములు పొడసూపినపుడు ఏ రెవరును ప్రజలయొద్దకు వెడలి విన్నపముజేసి యుండలేదు. అధికారులకు విజ్ఞాపనల సంపుటకు వీరు అలవాటుపడి యుండిరిగాని, ప్రజలకు విన్నపముజేయుట గౌరవ లోపమని వీరు తలంచుచుండిరి. ఇట్టి మనోభావము మారినగాని నూతననిర్మాణము సాధ్యము గాదు.

Railway Conference Association.

Sessions Opened at Simla.

Presidential Address.

(ASSOCIATED PRESS.)

SIMLA, October 13.

The Indian Railway Conference Association began here on Monday, Major General Freeland, Agent. B. B. and C. I. Ry. presiding. In the course of a long speech in opening the session he said:—

I think you will agree with me that since this time last year the general conditions of Railway maintenance and operation have not greatly altered for the better. Reconstruction and the supply of new equipment has been delayed by the fierce competition all over the world, by the shortage in shipping and by labour difficulties in England and it is as necessary now as it was a year ago to make up for our deficiencies in rolling stock and in running, marshalling and providing facilities by improved methods of working. Whether this result can be partially attained by the continuance of the system of pooling at present in force is a matter of urgent moment and is for the consideration of this conference. With a view to ascertaining whether pooling had resulted in the more economical use of stock the railways, parties to the arrangement, were asked by the Secretary to furnish certain statistics which will be printed and placed on the table. The result as brought out by these figures cannot be considered very definite one way or the other and with certain exceptions it cannot be said that they show any marked diminution in the ratio of empty to loaded wagon movement or any great improvement in the average load taken by themselves. Statistics are of course an unreliable guide, but if the principle of indiscriminate loading is sound, they ought to show a general improvement in the working results. The Chambers of Commerce also were asked for their views and the consensus of their opinion is strongly in favour of continuing the pool. One railway is so dissatisfied with the system of pooling it has given notice of withdrawal from the 1st November this year and at first sight it is difficult to see how anything in the nature of a general pool can be worked. If one big line stands out on the assumption that this line only is opposed to a continuance of the pool, we shall be interested to hear what measure they propose to adopt to give effect to their withdrawal and what they propose doing during the intermediate period, namely before their wagons are all back on the home line and before they have returned all foreign stock. The reasons for withdrawal are not defined in the notice but from a perusal of the record of the past discussion, it may be assumed that they are concerned chiefly with the difficulty of maintaining foreign line stock in good running order. That this is a very real difficulty cannot be denied, and it is partly in the deficient supply of running gear and spare parts at repair depots and partly in the unwillingness of the carriage and wagon repair staff to give as much care and attention to foreign line stock as they would to that of the home line, that the present arrangements are faulty.

The Remedy.

The remedy of course lies in our own hands in so far as an impartial attitude on the part of the repair staff is concerned, but as regards sufficient equipment in material we are dependent on supplies from England to a great degree, and it is open to question whether much better results will be possible until a more general standardisation of running gear has been accomplished. While on this subject I would like to refer to another difficulty which has a general bearing on all arrangements for interchange of rolling stock and a particular effect on pooling. This is the system of junction balancing the foundation of all wagon location and hire accounts. If pooling is to be continued by mutual agreement it is imperative that rolling stock after long absence from the home line should be worked back thereto for heavy repairs before it reaches a state where further light repairs at a foreign line depot can no longer keep it in efficient running order. It seems hardly possible that such wagons can be traced, much less ordered back to the home line shops unless the wagon exchange registers at junctions are kept up more accurately than they now are, and unless some central authority is in possession of the facts of individual wagon movement and is empowered to issue the necessary orders. I am afraid we must admit that the recent endeavour to reconcile discrepancies in the junction balances, namely, the wagon census of 1st November 1919, has failed in its object, chiefly because the proposal to have a census was informal and not considered binding in its results and because there were certain obvious inaccuracies which could not be explained. We are therefore precisely where we were before, and it will be for consideration whether we are to have another census and if not, how connected railways are to be brought into agreement. In the past it was recognised that if the present system of interchange was to be continued the maintenance of correct junction balances was the crux of the situation and that the formation of an independent wagon clearing house would be necessary. To attain this end Mr. Watson was appointed to enquire into the matter in England, but his report has not yet been received and the establishment of such a clearing house must necessarily take time so that for another year at least we must find means of carrying on without it.

State Ownership.

An interesting proposal has been formulated by Mr. Mortley to substitute state ownership of all wagon stock for the present system and thus greatly simplify interchange and accounting. This note has been printed and will be placed on the table and will receive consideration during the detailed discussion of this difficult subject. Whatever decision may become to in this matter the special claims of the collieries must not be lost sight of. There is no doubt that their work has been greatly facilitated by the indiscriminate use of wagons and the consequent elimination of shunting and marshalling. Owing to the shortage of shipping and to high sea freights the bulk of the coal for the western sea board which was formerly transported by sea is still being carried by Rail and until normal conditions return it will be necessary to give the coal traffic special railway facilities. Speaking quite generally these are the pros and cons of a general wagon pool, and it is hardly open to doubt that

whatever system of wagon interchange is adopted one railway or another will find that it does not quite suit their conditions of working or equipment. Nevertheless when all argument has been exhausted it must be recognised that although any system of pooling may operate to some extent unequally the object in view is to obtain the best possible use of the rolling stock available in the interests of the country generally and it is to be hoped that the matter will be judged on this issue.

Labour Conditions.

The second subject to which I wish to refer is that of *Labour*. Every one among us is experiencing difficulty in obtaining contented service from the men and hardly a day passed without some labour problem or another coming up for immediate solution. That this is the spirit of the times, I fear, we must recognise and while the world in general is going through an era of industrial strife it is incredible that we should go unscathed. That we are fully imbued with a desire to give fair wages for work performed and that we do not expect wholehearted service from men whose wages do not relieve them of anxiety and hardship is exemplified by the action taken during the last year or so in the shape either of temporary allowances or permanent enhancement of pay in all grades to meet the increased cost of living. Nevertheless there is evidence of a spirit of general dissatisfaction prevalent in the whole country. Strikes have occurred on one railway or another and are continually threatening and as investigation has shown these strikes are generally the work of men who are not railway employees and who have something personal to gain by fomenting strikes. It is not my purpose to suggest a panacea or to attempt to square the vicious circle but to endeavour briefly to emphasise the importance of a more closely concerned line of action. It is quite rightly argued that in a country like this where conditions of living are vastly dissimilar in the different territories no uniform scale of salaries can be made applicable nor be considered to meet the general situation fairly. But we should be well advised to adopt a close uniformity in the conditions of service of men performing the same class of work; for if we do not do so we shall have difficulty in persuading them that they are as well treated as those employed on a neighbouring administration. It is not often realised by the men themselves or by their leaders that a strike on railways most particularly will be left first and most severely by the men themselves. If their employers and the officers representing them are sympathetic and fairminded it would be hard to quote a case when a reasonable grievance has not been removed on the proper representation of the men themselves. When, however, demands for improved wages and conditions of service are repeated and are emphasised by threats of strike for no better reason than that the men or their leaders hope to obtain some advantage to which they are not entitled under any consideration of fair return for the services they give, it is time for the administration to harden its heart and close down rather than give way. Railway and cheap transportation are the principal source of prosperity and development in any country and if the wages are forced up beyond a point which can be justified by the increased cost of living and so increase the working expenses the cost of transportation must inevitably be raised still further and prices of the necessities of life will surely follow. This is precisely what the men cannot or will not understand. They think that with higher wages and shorter hours they will have more money to spend and a life of greater ease and comfort. This is a fallacy for the results of their action must inevitably be to increase for themselves the cost of the necessities of life and to reduce productions which will keep prices high and cause scarcity. It has been asserted that there has been somewhat too ready a tendency to surrender to threatening demands rather than face the consequences of a strike and the general dislocation that would result therefrom, but whatever truth there may have been in their statements as regard the past so much has been done recently all over India to improve the wages and conditions of service of railway subordinates that very little more can be conceded without imposing an unjustifiable burden on the community at large unless the men will do more work and better work. It is an inevitable law that the greater a man's skill and the more honest his attention to his duty for the time being the more worthy he is of reward. There is a wave of deception passing over the whole world. We are only on the edge of it now but it would submerge this country soon unless we take measures to limit its range of action. It is not as if we could increase production by paying greater remuneration to our men. Experience in other countries is being repeated here already, for the higher men's pay rises the less they work. To speak quite frankly the idea is to get something for nothing and yet we must reluctantly admit that the supply of manual labour now is hardly equal to the demand. Our problem then is how to make the men realise the position and to keep them contentedly at work. In my own view there are two ways in which we can improve matters. First we should strive for a closer touch between officers and men. Without this no sympathy and understanding can exist and no firm discipline can be maintained. I would lay particular stress on the latter point, for where the safety of the traveller and the welfare of the people of this country are at stake a well ordered discipline among railway workers is imperative. Railways are a great public service and all we who are railway servants in one grade or another owe a duty to the community which we serve. The generating power of duty is a strong spirit of subordination to superior authority, which we call discipline. Without it disorder, danger and in the end anarchy must supervene. It is regrettable to observe if we are to believe some sections of the public press on the subject, the spirit of indiscipline is too plainly evident in the terms of the men's communications with the heads of their administrations and this spirit can only be attributed to a conviction on the part of the former that they are strong enough to enforce their demands. This, I fear, is the outcome of example in other countries, England in particular. With the excuse of social reform men are working to undermine constituted authority, here mostly for their ends. But some are too ignorant or shortsighted to foresee the results. How often have we found that such reformers have aroused a far greater power than they dreamt of and have then failed to repair the resulting disaster. I hold that this is a very serious state of affairs and if we are not speedily to reach a stage where one section of the community is to dictate to all the others firm and active measures must be taken to retrieve our last position. Secondly, we must, I think, recognise that the great majority of the men would be satisfied with their pay and conditions of service and would contentedly carry out their duties if it were not for the machinations of a small minority. These latter by specious

argument and false representation lead them into believing that not only are they badly treated but that they can obtain all they desire by bold demands and threats of strike. Therefore I am persuaded that we cannot any longer remain active and we should in all fairness to the men endeavour to controvert the arguments of those who are misleading them and I make bold to press this point upon your notice. There is ample evidence that even the educated members of the railway staff do not clearly understand their conditions of service. How much more true is this of the largely preponderating illiterate section. This state of affairs is the most fruitful source of trouble and provides fertile soil for the sowing of the seeds of discontent and finally of indiscipline by the hands of those to whose advantage it is to stir up strife. The grossest misrepresentations are published in certain sections of the press and shouted from the public platform without and challenge or reply from responsible authority. It has been our custom in the past to take no notice of such vapourings but it is fair to the men to allow them to be misled without any attempt to put the truth before them. The majority are of a very credulous nature, easily roused and forgetful of the consequences to themselves and to the country they live in and they will believe what they are told by the platform orator unless we take steps to turn the balance once. It was sufficient for the purpose that a close sympathetic touch should be maintained between officers and men, but there are now so many external influences at work that even if an officer could spend his whole time going round and talking with his men it would not be sufficient to counteract the evil. In my view, therefore, the time has come to develop new measures, in short to set in motion the machinery for contradicting misstatements and educating the employee to his own well being and in the interests of the country in general. As said, railways are a public service and no effect to prevent even a temporary suspension of that service can be considered too great.

Additional Revenue.

From the subject of increased wages of the railway staff it is in natural sequence to pass to that of the additional revenue. We must earn to meet the bill. Material and stores now cost two and three times what they did in 1914 and show no signs of coming down. In fact, it seems hopeless to expect that they will ever be reduced to an appreciably lower figure. Increased productions may do something in that direction, but with wages all over the world so greatly above the prewar level the cost of production has in all likelihood been permanently raised. We have all granted largely advanced pay to our men but it still remains to find the money. Thus it seems impossible that in this country a general advance in rates and fares can be postponed if the long deferred renewals and reconstructions are to be undertaken to meet the increasing demands of commerce and industry. The satisfactory results shown by the recent reports of the companies do not give a correct representation of affairs. These results are partly due to profit on exchange and partly to the fact that the expenditure on account of renewals was curtailed, because materials, machinery and stores could not be produced. A proposal to increase certain rates is before the Conference and it is to be hoped that unanimous agreement may be received in the matter.

Carriage Rate of Coal.

The raising of the rates for the carriage of coal is one of the most important issues. The existing rates were fixed some 15 years ago when working expenses were very much lower than they are now. They were barely remunerative than and at the present time do not cover the cost of carriage. Moreover the absence of shipping in the first instance and later the high cost of sea freight had forced nearly the whole of the trans Indian coal to be raised with the result that nearly half the broad gauge goods, stocks of the country is locked up in this traffic. The existing rates therefore amount to a tax on the public for the benefit of one section of the trading community and an enhancement of the rates to a figure which will give a fair return for the services rendered seems inevitable while on the subject of increasing our revenue a reference may be made to the subject of railway concessions. A number of demands for these have been received during the year, but on full consideration have been refused by the standing committee. As Sir Robert Hight pointed out a few years ago, Railways do not except in very special cases such as for Red Cross work grant concessions from philanthropic motives but with the object of obtaining either directly or indirectly increased revenue. In the existing conditions of finance and limited traffic facilities there seems little prospect of such concessions being granted for some time to come. Briefly then, we are faced with the necessity of enhancing our rates and fares to such a degree as will meet our increased wages bill and increased cost of material and will leave something over to enable us to carry out the renewal and replacement of worn out material. It is not anticipated that any sweeping advance in railway charges will be necessary to attain the object in view nor does there seem to be any necessity to follow the example of English and European continental railways in this respect. The increases in goods rates in the United Kingdom are very heavy, more than 100 per cent over 1914 in some cases, while on the continent of Europe an advance in these rates of a still higher percentage has been made. Passenger fares in Europe too have gone up 70 to 150 per cent in South America. However, the general increase in rates and fares has been 20 to 33 per cent over prewar figures and the conditions there seem to approximate more closely to our own. It has just been announced that we may expect special Commission of enquiry to come out to India this cold weather and the question of the control of rates and fares by Government will be one of the subjects for their consideration. This Commission will undoubtedly realise the process of their investigations in that the problems to be faced here are fundamentally different from those to be met within a country like England, in that here we have a vast territory sparsely equipped with means of transportation and asking for more and more capital for development. To attract such capital we must show that it is a good investment which means that we must cover our increased working expenses and continue to pay a return on capital of something in the neighbourhood of 7 per cent. Admittedly cheap transportation is the principal means of development and we must strive to that end. In this country there is very little hope that we shall be able to effect such economies in operation as will reduce expenditure to an appreciable extent. But I think it will be right to point out that, with more efficient traffic facilities we ought in time to be able to handle a greater volume at a lower cost proportionately when rates and fares should again incline to fall.

Prospects of Development.

Before I sit down I would like, with your permission, to refer briefly to our prospects of development. As was to be expected the moment conditions of war were thought to have passed away. A constantly increasing pressure was brought to bear on railways to revert to their prewar practice without delay, and to effect a rapid improvement on the 1914 standard of transportation. That this would be so, was foreseen and such steps as were permissible under the existing system of annual budget grants were taken to place order for material and new equipment both in England and in India. Unfortunately the whole world had suffered and every country was in violent competition for the supply of manufactured material, steel in particular. Frequent strikes and labour unrest in England showed down the output of the workshops there and shipping during 1919 at any rate was very short. Consequently much of the material and stores ordered immediately on the conclusion of the war for the reconstruction of our railways was not forthcoming within the period for which the grants had been made. It is true that the portion of such grants which thus lapsed, as it is called, is carried to the following year, but the allotment of money for that year is curtailed to an equivalent extent. Under this system a failure to obtain delivery of material from the manufacturers within the time allowed means a permanent retardation of reconstruction and development. There is no getting away from that. Furthermore it is only fair to recognise that the purchasing power of money is barely half of what it was in 1914. If 12 million sterling was necessary for railway development then, and that, be it remembered, was inadequate. For the needs of the country it is necessary now to raise at least 24 millions to do the same work. Very much the same state of affairs exists as regards our annual revenue budget grants, and as you may recall to mind Sir Lawless Hepper at the 1916 Conference made a very lucid statement of the adverse effect of the existing system on our renewals from the financial point of view. Has any plan been made to provide for the renewal of locomotives, carriage and wagon stock permanent way and bridges which have been deteriorated steadily since 1914? I do not think so. Such renewals can only be carried out gradually. We cannot obtain the necessary material and labour to effect a sudden resurrection, and the traffic must be kept moving all the while; but we can do it in time if we are assured of the necessary funds. There are unmistakable signs that our programme will be ruthlessly curtailed in the near future because it will be difficult to raise money and because no reserve fund was created during the last few years to meet the renewals which would obviously have to be undertaken sooner or later if railways were not to be closed down. The money was voted for our programmes and a large proportion of it lapsed for reasons beyond our control. It has disappeared into other channels under the existing system of finance, and we may assume that unless there is a plan for overcoming the difficulty of raising now money deterioration of our equipment will continue. The fact is that renewal on all lines are seriously behindhand at the present moment and improved and enlightened methods of raising capital are not the only remedy for our backwardness. More revenue must also be found if we are to replace our worn out equipment. In considering the amounts of capital and revenue grants to be given to railways there is an inclination to lay too much stress on the direct benefit to be obtained, whereas, since adequate and efficient means of transportation are an essential part of commercial and industrial advancement in any country more consideration should be given to this fact when allotting money for railways. Even if a new line cannot be shown likely to return an appreciable dividend on the capital expended in its construction, or if it is not immediately evident that the replacement of obsolete equipment will bring more grist to them, the general revenues of the state will certainly be augmented by improved transport facilities or by any carefully selected railway alignment, and education and enlightenment will be brought to the country. These are the indirect benefits which should be placed on the credit side of the account. The war has been over two years but I doubt whether any railway is satisfied with the progress it has made during that time in renewals and improved equipment and facilities. As I have already said this is due in the main to the difficulty and uncertainty of obtaining manufactured materials from abroad and as a consequence it has been difficult to spend even the small grants allotted to us. These were circumstances over which railway administrations had no control, and the only way to put matters right is the adoption of a more liberal and flexible financial policy in future. It is most distinctly contrary to the interests of India as a whole to her trade, her education and industrial welfare if because it is a lean year or because money cannot be raised except at a higher rate of interest than is in keeping with past practice, our revenue and capital grants are to be curtailed for the next financial year. Such a policy is short sighted in the extreme for to curtail expenditure in one year will only accentuate the difficulties in the next. I do earnestly insist that although my remarks may be condemned in some quarters as ill considered they set forth the true position as regards the development of this country not only in the opinion of railway men of experience but also of those outside our own ranks who have the well being of India at heart (Applause).

Hon'ble Sir George Barnes.

The Hon'ble Sir George Barnes then addressed the meeting as follows:—First I should like to say what I am sure is in the minds of all of you. I should like to congratulate your President on the very excellent address which he has just given us. I have got little enough to say to you because I think that almost throughout what he said I am in agreement with him and consequently I have very little criticism to make. How he dealt with three big subjects the evergreen subject of wagons supply and of wagon pooling, the very urgent question of labour and he not less urgent question of finance. Taking the last subjects first I rather gathered from the last few words which fell from your president that he thought that the Government if they wished could do more for railways in the way of finance and could borrow more. I should really like to tell all of you that we have borrowed all the money that we can. I think that you will agree that the terms which have been offered this year are as liberal as a prudent Government ought to offer. 6 percent free of income tax is, I should have thought a tempting offer. Now the present position is this. It is quite clear that India wants a great deal of money. To spend on railways, both for open lines and for new construction. It is also quite clear that during the next two years we have got to pay off a very large amount of short term debt, something over 30 crores that is within the next two years. I am sorry to say that our Finance Member

Non-Co-Operation.

National Educational Movement.

Rapidly Gaining Ground.

(ASSOCIATED PRESS.)

BOMBAY, October 13. In pursuance of non-co-operation Surat has opened a national school called Lokamanya National School.

Left off Government Grant.

The *Bombay Chronicle's* Ahmedabad correspondent reports that Nadiad Coronation High School left off Government grant on the 6th instant. Nadiad Municipal Board left off Government grant of Rs. 21,000 to free Municipal schools from Government control. The Proprietary High School, Ahmedabad joins non-co-operation from 15th November. It has 1530 boys on its roll.

Primary Teachers In Bombay.

In view of the representations made on behalf of primary schools teachers in the Bombay Presidency about urgent need for the betterment of their prospects - pay etc, the Bombay Government have appointed a committee of officials and non-officials with the Hon'ble Sir Ibrahim Rahimtulla as President and the Director of Public Instruction as Secretary to advise the Government on the question of revision of primary schools teacher's pay.

No Nationalists Candidates Contesting.

The publication of nomination papers for the Bombay City constituencies for local Council and Imperial Councils show no nationalists candidates contesting any of the seats. The time limit for nomination of candidates for special constituencies like the Chamber of Commerce, Trades Association, mill owner's Association and Indian Merchants Chamber expires with 10th November only and the Indian Merchants Chamber has not yet nominated its candidates for the Indian Legislative Assembly and local Council. The nominations so far to all seats in the Indian Legislative Assembly are of uncontested character. For the two Bombay City Non-Mahomedans seats Sir Chimanlal Sitalvad and Mr. Jamnadas Dwarkadas only were nominated and have been duly declared elected. For one Bombay City Mahomedan seat in the Legislative Assembly Mr. S. Barodawalla was nominated and declared elected. For the two City European electorate seats in the Indian Legislative Assembly the only nominees Mr. Reginald Arthur Spencer and Mr. Edwin Sessware Price have also been duly declared elected.

The Bombay Chronicle.

New Declaration.

BOMBAY, October 13. Before the Chief Presidency Magistrate Mr. Marimaduki Pickthal, the new editor of the *Bombay Chronicle* declared himself as the printer and publisher in place of Mr. S. A. Brelvi Ag. Editor. The Magistrate ordered the return of Rs. 10,000 security to Mr. Brelvi and deferred passing order on Mr. Pickthal's application. Mr. Brelvi continues in the *Chronicle* as the joint editor.

The District Traffic Manager Central station writes:—It is hereby notified that the temporary alterations, in the timings of the Broad Gauge Mail, Passenger and Local trains which came in to operation on the 10th instant are cancelled on and from Saturday the 16th instant from which date the normal service will be resumed.

has warned me on the subject that there will be very little that he can give us for new railway construction. If we get enough to keep our open lines in order it is all that we shall get from the Government. Now that being the case it seems to me to be urgently necessary to look round us to see what other means exist for financing our railways. You will have seen that in the terms of reference to the committee which your president referred to just now one item is the financing of railway in the future and to what extent enterprise can be brought in. Now, just now, your President said it is necessary to raise the rates and fares in order to raise capital. I think that it is perfectly true. If you cannot show a profit earning capacity you will probably not be able to raise more capital for the undertaking in question, and I think that is what your president meant. When the committee comes out it will be taking evidence on this subject and I hope that the various administrations will try and put evidence before the committee on the question whether the administrations themselves are likely to be able to raise money in this country on rupee capital. There are many of the new lines which India needs which would obviously be built much more conveniently by the existing administrations than by a new and separate company and I do hope that the existing administrations will inquire of their home boards and take such steps as they can in this country to consider whether rupee capital cannot be raised by means of rupee share capital or by means of rupee debentures. Well, then to pass to the other subjects which your President mentioned with regard to wagons supply I gathered from what he said that pooling will not suit all administrations equally. That is doubtless true. I am not going to embark on any discussion on a technical subject of this kind on which I know nothing and while I am faced by a large number of experts. But I should like to say this one word. Don't look at the question of pooling in too narrow a light, but for the good of India as a whole. It is right to look to the interest of your own administration to a very great extent, but I hope that you will take a broad view of this question. Lastly with regard to the third point the question of labour, I believe entirely in what your President said about getting into close touch with the men. There is an old proverb that no body knows where the shoe pinches but the wearer, and I do believe that it is of vital importance where any large number of men are employed to afford one method of ventilating grievances. A grievance which is smothered underneath and not brought out into the open is always nursed by the person who has the grievance. If you afford it an outlet it is very like making a safety valve to a boiler. If an outlet is allowed the danger decreases. If you give no outlet, well, the result is probably an explosion. The mere hearing of a grievance often goes half way towards remedying it. I am quite aware that what I have been saying on this subject is in the nature of a platitude, but it is sometimes useful to be reminded of the obvious.

Occupation of Central Lithuania.

General Zeligowski's Notorious Part.

League of Nations Action.

(REUTERS'S.)

LONDON, October 12. It appears that General Zeligowski is acting the part of a Polish Damocles.

A Warsaw message states that he has sent wireless message to the Polish Government announcing the formation of an administrative council to exercise administrative power in Central Lithuania and requesting the Polish Government's recognition of the council.

PARIS.—M. Leon Bourgeois, President of the Council of the League of Nations, has telegraphed to the League's military mission in Lithuania, asking for information with regard to the events in Vilna with a view to taking action to terminate General Zeligowski's occupation of Central Lithuania. The Mission has replied that the Polish Government has disavowed General Zeligowski and has expressed its readiness to take measures to end the incident.

Sir Henry Rawlinson.

Received by H. M. the King.

LONDON, October 12. His Majesty to-day received Sir Henry Rawlinson on his appointment as Commander-in-Chief in India.

Civil Aviation.

LONDON, October 12. Mr. Churchill presiding at a luncheon in connection with the three days Air Conference said that the Government intended to help civil aviation by every means in their power but in main civil aviation must fly by itself and the function of the Government was to facilitate and stimulate its action. He declared his conviction that the future of the British aviation would be bright.

(ASSOCIATED PRESS.)

H. E. The Commander-in-Chief.

Messages of Congratulation.

SIMLA, October 13. The following telegrams have been exchanged between the Secretary, War Office, London, and H. E. Sir Charles Munro War Office learns Your Excellency is about to vacate the High Office of Commander in Chief in India which you have filled with such success and distinction during momentous periods of the empire's history. The Army Council desire to give expression to the high sense they entertain of your unfailing sympathy and ever ready co-operation. India played a prominent part in bringing the war to a victorious conclusion and has been no less conspicuous in her contributions to the solution of complex problems which are legacy of great conflict. Many demands have had to be made on the military resources of India for assistance, but the army Council are anxious to testify to the prompt and practical response which all these appeals evoked from you and your staff. They beg Your Excellency to accept their cordial thanks.

Sir Charles Munro's Reply.

Sir Charles Munro replies.—The staff of army headquarters and myself are deeply grateful for the generous references which the army Council have made to the work which had been accomplished in India during and since the war. I personally shall always cherish their kindly expressions of commendation in respect of the period covered by my tenure of command.

Bombay Council Elections.

No Dearth of Candidates in Sindh.

KARACHI, October 13. There is no dearth of candidates for various seats in Karachi and district and general Sindh. For the Bombay Council district seats there are candidates for two Mahomedan seats, three for one non-Mahomedan city seat and for city Mahomedan seat Mr. Ghulam Hussain Kassim is returned unopposed. In East and West Sind non-Mahomedan there are six and four candidates for seats and four candidates for Jagirdars Zemindars seat. For Indian Legislative Assembly Hon'ble Mr. Harchandrai Visbindas, C. I. E. is returned unopposed for Sind Non-Mahomedans and there are four candidates each for Sindh Mahomedan and Jagirdars and Zamindars single seat. Thus in Bombay elections there are 24 candidates for seven seats and in Indian Assembly nine candidates for three seats. Nominations for various Sind districts are not yet received in Karachi from returning officers.

A Colombo message dated 10th October says:—Mr Knowles Spencer, Local European broker, shot himself dead this morning.

ಬಾಲ್ಯಾಃ ಯಾಕೋ ವಿಮುಕ್ತಕಂಪಂ ಇಂಜಿಂವನ್
ಕಾಲ್:—ಬಾಲ್ಯಾಃ ಯಾಕೋ ವಿಮುಕ್ತಕಂಪಂ ಇಂಜಿವಾನ್
ನ ಯಂಕ ಪದಿಮಂದಿಯ ಕಂಪಿ ದೀ ಸ್ವಾಸ್ಥ್ಯ ದ್ರವ್ಯದಿನ್ ಅನವಾನಿ
ವಿಡವ ಯಂಕ ಅಮದುರು ವಿದವ ಇಂಜಿಂವನ್ ದಾಪಾ
ತಪ್ಪಿರಿ. ಕಂದಂ ಪ್ರತಿ ಪಾದಿ ದ್ರವ್ಯ ಮಂ ಗಂ ಪಿ ಬಿ
ತಂ ಗಂ ಪಾದಿ ದ್ರವ್ಯ ಮಂ ಗಂ ಪಿ ಬಿ
ಪಟ್ಟಂ ಕಾರ್ಯದ್ರವ್ಯವನ (ಪಾದವಾಪಕಾಶಂ) ಶಿಕ್ಷಿತ್ವದ್ರವ್ಯ
ಪಾದವಾಪಕಾಶಂ ಕಾರಿವಿದ ಇಂಜಿಂವನ್ ಅದ್ರವ್ಯ ಸ್ವಾಸ್ಥ್ಯ
ಪಾದವಾಪಕಾಶಂ ಕಾರಿವಿದ ಪಾದವಾಪಕಾಶಂ ಕಾರಿವಿದ
ಕೇವಲವ ಸ್ವಾಸ್ಥ್ಯವಾಪಕಾಶಂ ಕಾರಿವಿದ ಅದ್ರವ್ಯ ಸ್ವಾಸ್ಥ್ಯ
ವಿಶಿವಿ ಸ್ವಾಸ್ಥ್ಯ ಕಂಪಿ ದ್ರವ್ಯದ್ರವ್ಯದ ಕಂದದವಾಪಕಾಶಂ
ಕಾರಿವಿದ ಕೇವಲವ ದಿವಿವಾಪಕಾಶಂ. ಅದ್ರವ್ಯವಾಪಕಾಶಂ
ವಿದ ಕೇವಲವ ದಿವಿವಾಪಕಾಶಂ.

యొద్దను ముగియగానే సామగ్రులకు విశేషములకు
 వ్యాపిని గాని యొద్దనువలన అన్ని శేషములవారికిని సామ
 గ్రుల లోకము కలిగినది. అంద్రశేషమున కార్మికుల అందో
 నమువలన వస్తువిర్యామము చాల తగ్గినది. 1919లో ముఖ్యము
 గా చాలతగ్గినది. అందువలన మనము కోరిన సామగ్రులు
 నియమితకాలమున మనకు రాలేదు. 1914లో 120 లక్షలలో
 కను కని యిప్పుడు 240 లక్షలలో గాని, మన ఆదాం
 క్యమునకును నితరుల నిర్ణయమున్నది. మంలెనలను యినువదా
 రిని బంధును మరాఘత్తు చే యిం చుట కను క్రొత్తగా
 చేయించుటకును అవకాశము కనబడదు గాని విశేషా
 గా మనము కాని నన్నిటిని ప్రారంభించవలసిలేదు. సామగ్రులు
 లేవు. కనిబాంధులేదు. రాకపోకలు నిలువనిలేదు గాన సా
 కములు ప్రకృతులుగా జనగతతను. ఇతరును ముఖ్యమైనది
 భవనియము. మెనుకటిసంకర్షములతో నిలువనిది శేర్మయ
 లేదు. ఇదికరకు నిర్మాణముతోర కియ్యబడినభవము ఇతరుని
 యనుబంధిత వ్యయమైనది. ఆసామగ్రులు మన కలిగితమైనది

వృత్తాంతములు

బొంబాయి సమ్మేల్లు:—సమ్మేల్ల జేరియను తొలగి తేడు.

కన్నడ పెద్దపుత్తుగారి:—ఈనెల 28 వ తేదీన గాల్లకు ఆనవాకమీద పెద్దపుత్తుగారు బొంబాయికి వచ్చెదరు.

రెవెన్యూ కౌన్సిలుల అవ్యక్తము:—ఈ అవ్యక్తమును నిలువ గుండదని కరాచీ ఫేరింగ్ వారును కలకత్తా మార్కెట్ ఫేరింగ్ వారును గూడ తీర్మానించిరి.

సింహా ప్రభువుగారు:—నరసింహులు లగు సింహ ప్రభువుగారు పెన్నుపర్తి ప్రభువుగాయోధ్యమును స్వీకరించుచు సిమ్లాలో ఉన్నాడు.

మెయిలు స్టీమరు:—మల్వా అను స్టీమరు నెవ్రెంబరు నెల 30 వ తేదీ సీమటపాలకు తెచ్చుచున్నది. 16 వ తేదీ కినివారిమనాడు మధ్యాహ్నము 1 గంటకు బొంబాయికి వచ్చును.

కంకర వ్యయి గుర్తు:—కంకర లుక్మె ప్రభువుగారు ఈనెల 22 వ తేదీన దార్జిలింగునండి బయలుదేరి నచారము చేసి నవంబరు 18 వ తేదీ కలకత్తాకు వెళ్లెదరు.

అగ్ని ప్రమాదము:—కాగితపురమున టెక్నికల్ యిన్స్టిట్యూటులో భవనమునందు కొంతభాగము తగిలుటచేది. ముందు 25 తేలు వెచ్చును. రెండునెలల సేపు యెగిరినట్లు కనిపించుచున్నది.

కాగితపురము అభ్యుదయ:—బొంబాయి నుండి కర్ణాటకమున కాగితపురము నందును 3 వ తేదీన బాగావుచ్చాచారిగానే నియోజించిరి. మొత్తము 8 సంఘముల బాగావుచ్చాచారి నియోజించిరి.

బొంబాయి కరీకు వర్తక సంఘము:—కంబాలు భూభక్తు అక్రమములను తొలగించువరకు కానననభులను పట్టి వ్యవహరించునని సంఘభ్యులను మరలించుట వెద్దవర్తకమును మొత్తము 100 మంది సంతకములు చేసి యొక ప్రకటనము గావించిరి.

కర్నూరు జనరలు కార్యనిర్వాహక సంఘము:—ఈ సంఘములోని వారు పేటు కౌన్సిలులో సభ్యులగుదురో, సామాజ్యకాననభులో సభ్యులగుదురో యింకను నిర్ధారణ కాలేదని ప్రకటించి ప్రకటించిరి.

రాజకీయ నిధి:—కందోరా పార్లమెంటు సంఘభ్యులకు 25 వ తేదీన సంస్కరణములనిధిగాను చర్చించిన కేంద్రాదన ప్రభువును రాజకీయ నిధిగా నియమించెదరని లండనుండి యొక సుప్రసిద్ధ విశేషము బొంబే (కానికలు కత్తి)కి ప్రాసెను.

రాత్రు యిందస్త్రియ:—80.9.1920 తేదీనో నంతమైన ఆనెలలోను జన్మించు లాభమునందు 8 వేల లక్షలు కలకత్తా ఫండుకు చేర్చి. 50 వేలు యందు వ్యాపారమునకు విస్తరించిరి. పోగా కాటాకు 0.5.0 లకు లాభముకల్పించి ప్రకటించిరి.

భాల్నాథుల కాలము:—అవ్యక్తమును యానెల 10 వ తేదీన భాల్నాథుల కాలము కార్యనిర్వాహక సంఘభ్యుల జరిగిన. ఈ కాలము అధికముగా చేసికొని నిట్లు లక్ష్యముల యందు శ్రేయము గోరుచున్నామన వినినూర్చి మిరాలో యిది తెలుపుదని దొరతనమునకు ప్రాసిన లేఖన కర్తల అభ్యుదయము జరిగెను.

మిరవాదుల నియోజనపు చర్య:—బొంబాయి రాజధానియందు దర్శనము గూర్చియు 12 వ తేదీ మధ్యాహ్నములోగా పూర్తి కావలెను ఇండియా సామాజ్యభక్తుల సర్వములను నిలువగూడు, యిందుకాదుగా ద్వారాకాదుగాదు నిరుపేరులైరి. బాతిక వారు తెదను నిలువలేదు. ఈనందర్శనమున మిరవాదుల సభచేసి బాతికవారు తెదను నిలువలేదు గాన మిరవాదులలో మాఖ్యులనివారిని నిర్ణయించిరి. తక్కిన మిరవాదులందరను అభ్యర్థిస్తేయను కనుకొనకలేవనిరి.

చార్లరీ మహారాజుగారి అధికారము:—చార్లరీ సంస్థానాధికారియు క్రితశేషునగు మహారాజు గంగా సింగు యాదవుగారి అధికారము 11 వ తేదీన ప్రయాగయందు త్రివేదీ సంఘమునందు గంగాలో కలువబడెను. మహారాజుగారి కుమారులు తెదను 3 వ తేదీన దగు శ్రీ శ్రీ మహాసింగుగారును జగ్జూకాగిర్దారమునందును వారసుల మనుచున్నారు. ఈ విషయమును దొరతనమునకు ప్రకటించుచున్నాడు.

అభ్యుదయ:—అహమ్మదు, లక్నో, కాశీ, అగ్రా, కాన్పూరు, మిరాట్లు, బెల్లీకరముల వారికి ఈశ్వరచరణ గారు పేటు కౌన్సిలుల నియోజించుట గోరుచున్నారు. కాన్పూరు కానననభుల రాధా కారిత మాలవ్యాగారు అహమ్మదు మండలమున వా కలన నియోజించుట గోరుచున్నారు. మిర్జాపూరు మహమ్మదీయులు కానననభుల నియోజించుట గోరుచున్నారు.

గోమాంగవిప్రయమును నిరాకరించుట:—సింధుజేతము నందు మోదరాబాదు సంగమున 11 వ తేదీన మ్యూనిసిపల సభ జరిగిరి. 1-1-1921 వ తేదీనండి మ్యూనిసిపల సభనాడులలో అవులకు దూడలను, ఎద్దులను చంపగూడదు. అహమ్మదును విక్రయించగూడదు అను తీర్మానమును కాశీకట్టుకు కావించి గానననభుల ది చిరి. అందులకు అనుకూలము 22 వారిలో నొకడు మహమ్మదీయుడు. ప్రతిపాటులు 6 లును మహమ్మదీయులు.

కలకత్తా గాను సమ్మేల్లు:—11 వ తేదీన మొదలమై తొలగి తేడు. 11 వ తేదీ సోమవారమునకు కలకత్తా కార్పొరేషను (వెసిడెంటు మాడో) కట్టుగారు గాను కంపెనీ కర్మాగారమున కేగి కనికరాడతో యచ్చటించి సమ్మేల్లుకు సరిగాదని మందలించిరి. అకాను మధ్యాహ్నము కనికరాడు 1 వ తేదీన గాని ఫలితము లేకుదు. 9 వ తేదీ రాత్రి యొక యెగిరినట్లు పొడవైన కొద్దిరోజులలో 3 వ దురల వాగు పడును. అంతవరకు ఇప్పటికేలేనే కొవ్వొత్తిపములను ఎత్తెత్తికట్టవలెను తెలిపినటులు. 10 వ తేదీనండియు సమ్మేల్లు జరుగుచున్నది.

అగ్నిలో మార్తా:—అల్పాజిత ప్రతికాసుపాదకు దగు యిమకు అలీజఫరుల మాట్లాగారివెని లేబడిన కేసు 12 వ తేదీన డిప్టికమిషను విచారణచేయును గాన 3 వ తేదీన బట్టుగారు 9 వ తేదీ కినివారిమనాడు రాత్రి అగ్నికండి కాటాకువెల్లిరి మహమ్మదీయుల వర్తకలందరను దుకాణములను మూసివేసిరి. అట్లు చేయవలెనని వారి నెవకను పోకానావనకలేదు. అద్దెబంట్లు మామూలు ప్రకారము తిరుగుచున్నవి. మాంసము కాయగురుల దుకాణములు మూసివేయబడెను. ఈ సంఘటి తెలిసి 11 వ తేదీ సాయంత్రము ప్రజలు కావలసిన సామగ్రిలను కొనబోయిరి సరసారి బజారులో దుకాణములను మూసిలేను. ఈ సంవత్సర మిది మొదల మార్తా.

జమీందారుల దావా:—సంయుక్తరాష్ట్రములందు మహారాజు జడ్జిక్టరులో మహారాజు కేకక ప్రసాదసింగు బహదరుగారు (దుమరాకు) 25 వ దుమరాకు దివానుగా నండిన రాయ జలకాళిలాలు బహదరు సి. వి. ఇ గారి కుమారుడగు రాయ మహారాజు ప్రసాదసింగు బహదరుగారి మీదను మరయొకరి మీదను దావా తెచ్చిరి. 30 ఏండ్ల క్రితము ఇ రాయ దొరతనమునకు కవులు కచ్చిన కొన్ని క్రితములకు కవుల రాకలేనని వారుదావా అనెట్లు 25 వ తేదీనవారమున వ్యాజ్యముల వాదన ప్రారంభమై నెలదినములవరకు జరిగిరి. వాదికమున ఆర్. దాను గారును క్రితవాదుల కక్షమున ఎన్. సి. సర్కాసు మోతీలాలు నెహ్రూ) గారును వాదించిరి. నెలవులలో తీర్పుచెప్పదని వ్యాఖ్యానికలి నడిచెను.

నల్లమందు దొంగతనము గలభా:—నల్లమందు దాచబడి దని తెలిసి 11 వ తేదీ సాయంత్రము కలకత్తాలోని రోడులో నొక యింటిని పోలీసు సార్థములును కనిపియును చుట్టవేసి సోదామాచెద కురి. వెనెవరిన చాలకుండి వారి కడ్డుకడి సోదామాచెద దని. అంతట కొట్టుకు జరిగిరి. పోలీసుగారు కొద్దిమందియే యుండుటచే వెనెవరిన వారిని బలముగ కొట్టిరి. మిస్సెస్, ఫాక్స్, కాలెటు అను ముగ్గురు సార్థములను రెండవ అంతస్తునండి కిందబడ ప్రోగిరి. నలుగురు కనిపియుటకు వెచ్చుకు తగిలెను. పిమ్మట పోలీసు అగ్ని

వైంటు కమిషనునకు కొంతమంది పోలీసు భటులును వచ్చి గాంధీములు తగిలినవారిని వైద్యులకును పంపిరి. కొంతమంది నకుల వట్టుకొనిరి. ఈలోగా నల్లమందుకు వెనెవరిన దాటించిరిని తెలియుచున్నది.

రెవెన్యూ కౌన్సిలుల సమ్మేల్లుగూడదు:—బెంగాలు ఫేరింగ్ వారు కారినంతమాత్రమున దొరతనమునకు మరల నికాన్సిలులను బంగారమును విక్రయించ గూడదు. అట్లు విక్రయించినవో జేకీయుల వ్యాపారమునకును వర్తకములకును చాలవచ్చును. క్రతుత్వాదమునకుడ కర్దుకు. ఈ అమ్మకమును నిలిపినందున ఎగుమతి వ్యాపార దిగిపోయిన దకుట వివరితము. ఆవులకులన ఎగుమతి వ్యాపారము మరల ప్రముఖుల కవకాలము కలదు. దొరతనమునకు బంగారమునమ్మటమున వాడుక ర్తకలతో పోటీకి దిగవలసినట్లును. అదిసరికాదు. పిరికి దొరతనమునకు రమ్మటము కలన ఈభముకు బడయువారు కొద్దిమందియు సమ్మకవారు హెచ్చుమందియు నేర్పడుదురు. ఇదివరకు దొరతనమునకు ప్రయత్నించి మాదియే విక్రయమును నిలిపిరి మా సంఘమువారు నిశ్చయించిని కలకత్తా మార్కెట్ సంఘమువారు యిండియా దొరతనమువారికి ప్రాసెరి.

పారిశ్రామిక సభ

12-వ తేదీ ఉదయమున మరాఠాబాదునందు మూలాలా సుకవీరసింగుగారి (ముఖ్యమంత్రి) అధ్యక్షతకొంద సభ జరిగినది. సభానామసూచ్యము దగు ఈశ్వరదాను నల్లేగారు (బయోసిగాజుయంతరికాల) పారిశ్రామికవిషయములనుగూర్చి యచ్చటించిరి. పారిశ్రామికవిషయ, రక్షణ, గుంకములు, రైలు కేవులు ఇందస్త్రియములొకి, మాంసకర్మము భాగ్యము ఎగుమతి, కాగితపుగుట్టు వర్తకము మున్నగువిషయములను గూర్చి వారు యచ్చటించిరి. పిమ్మట అభ్యుదయము కర్వసాయము, భూమినిస్తు, బైక్కులనిబంధము, పశుపాదణము, కనుమరణము, పశువులకు మేక, హెచ్చుధరము మున్నగు విషయములను మేల్కొనుచు నవస్థనింపిరి. పిమ్మట కొన్ని తీర్మానములు చేయబడెను.

మధ్యరాష్ట్రముల కాంగ్రెసు సంఘసభ.

11 వ తేదీ సాయంత్రమున కాగితపురమునందు పురమందిరమున రాష్ట్రసభ అధ్యక్షతక గారి అధ్యక్షత కొంద సంఘ సభ జరిగినది. సమావేశ నిరాకరణ విధానము వాదనలలోనికి తెచ్చుటకు ఏమగునభ్యులొక సంఘముగను, కానననభుల బహిష్కారమును ప్రాప్తవాచనములకు మరీ ఏమగున సభ్యులు మరయొక సంఘముగను ఏర్పడకలేనని భవని కంకరనియోగిగా ఉకపాదించిన తీర్మానము మూసివేయబడెను. పెన్నుపర్తి ప్రభువుగారు కాగితపురము కచ్చినపుడు వారికి స్వాగత మిచ్చుగూడదు అట్లా ప్రభువుగారికి స్వాగతమిచ్చుగోవారిని నిరసింపకలెక అని దాక్షకు యిందీ గాడువదించిన తీర్మానము గూడ వామోదించబడెను. ముగ్గిములీరు భూభక్తు సభలను గూడ క్రిస్తమును నెలవులలో కాగితపురలో జనవులకు కాగితపుర మహమ్మదీయుల లాహోనించుచున్నారని తెలియుచున్నది.

మదరాసు ఆంధ్రునదరకమరాటా రైల్వే కంపెనీలిమిటెడ్

(ఇంగ్లాండులో ఇంకొన్ని కేసులు చే నుబడినది) నోటీసు.

ఆదివారము తప్ప మిగిలినదినము లందు, ఒక మోటారు కోచి, 1920-వ సంవత్సరము అక్టోబరు 15-వ తేదీనండి, రాయపురమునుండి పెరంబూరికి పోయి, తిరిగి పెరంబూరునుండి రాయపురమునకు ఈ క్రింద తెలుపబడిన కాలపరిమితి ప్రకారము పోవును. Xం.ని. రాయపురమునుండి బయలుదేరుట పగలు 2-25 చాకలపేటచేరుట ,, 2-29 చాకలపేటనుండి బయలుదేరుట ,, 2-31 పెరంబూరుచేరుట ,, 2-39 పెరంబూరునుండి బయలుదేరుట ,, 2-45 చాకలపేటచేరుట ,, 2-51 చాకలపేటనుండి బయలుదేరుట ,, 2-54 రాయపురముచేరుట ,, 2-58

వల్లూరి శివకట్రావు,
నాడులకరపు పక్షి:-

Mesopotamian Situation.

Sir Percy Cox.

Cordial Welcome to Bagdad.

(REUTER'S.)

LONDON, October 11. BAGDAD:—Sir Percy Cox arrived in Bagdad at five o'clock this afternoon. He was met at the station by a guard of honour and the Chief civil and military officials and notables and religious heads of Communities. Large crowds lined the streets along the route and an address of welcome was read in which Sir Percy Cox was welcomed as the man most fitted and most trusted to extricate the country from its present troubles and gratify the aspirations of the people. There is no doubt that all sections throughout the country have been eagerly awaiting his arrival, and have the greatest confidence in him.

Reply to the Address.

LONDON, October 12. BAGDAD:—Sir Percy Cox, in reply to an address by notables presented on his arrival in Bagdad, speaking in Arabic said that the British Government had sent him to come to agree with the notables and leaders of Iraq and to enlist their assistance that the common aim might be attained and independent Arab Government be organised with the guidance of the British Government. He had come for that purpose but so long as disturbances continued naturally nothing could be done. He was ready as soon as opportunity presented itself and that rested with them.

Fighting South of Hillah.

LONDON, October 11. A Mesopotamian communique states that 12 were killed and 40 wounded in the fighting South of Hillah in the Middle Euphrates region. The hostile casualties were probably heavier. A thousand Arabs opposed the advance on Samawah of our relief column, but the Arabs were routed. Our losses were slight. In the Upper Euphrates region we reoccupied Hit unopposed.

The Cobden Club.

Favouritism to a German.

LONDON, October 6. The International Free Trade Conference convened by the Cobden Club began in London yesterday. A German who had been chosen to open the discussion had not arrived, but the translation of a German letter was circulated. This referred to the "breach of faith perpetrated against the German nation at Versailles." The Belgian delegate declared that until the Germans admitted the wrong done to Belgium and expressed remorse he could not assist at a conference which gave them the place of honour.—G and M Gazette.

The Prince's Return.

Enthusiastic Welcome.

LONDON, October 11. The most enthusiastic welcome accorded to the Prince of Wales in Portsmouth and at Victoria Station, was renewed at Buckingham Palace this afternoon. When, in response to cheers from an enormous crowd the Prince and Their Majesties appeared on the balcony, the Prince, waved his handkerchief and made a speech acknowledging the splendid spontaneous welcome. Subsequently the Prince, on returning to York House in a motor car, was repeatedly held up by crowds and smilingly acknowledged the demonstrations of affection.

King's Message to the Dominions.

LONDON, October 12. The King has sent a message to the Governors-General of Australia and New Zealand and to the Governors of the British West Indian Possessions, thanking them for the universal affection and loyal enthusiasm shown to the Prince of Wales and adding "this and his previous tour have given him special opportunities to gain knowledge of our overseas dominions and colonies and to become personally acquainted with their peoples. May such mutual intercourse create fresh ties of confidence and devotion between the throne and generations present and future of these great lands and thus promote the unity, strength and prosperity of the Empire."

Memorial to British Nation.

Unveiling Ceremony.

LONDON, October 12. In the beautiful autumn weather to-day, the memorial erected on the Thames embankment to the "British nation from grateful people of Belgium" was unveiled by the Princess Clementine of Belgium, in the presence of distinguished British and Belgian concourse.

Lord Curzon represented the British Government while the notable Belgian delegation was headed by Premier Delacroix who made a speech in which he warmly eulogised the British assistance to the Belgian refugees. It is noteworthy that to-day is the fifth anniversary of the murder of Miss Cavell.

The German Reparations.

British and Belgian Premiers Confering.

LONDON, October 12. Conversations opened in London yesterday between Mr. Lloyd George and the Belgian Premier, M. Delacroix. It is understood that the subject is the German reparations, in connection with which Britain and France are discussing the method of honouring the Spa decisions. It is stated that Britain proposes that the amount of reparations should be determined by a body of experts specially appointed by the Governments concerned, including Germany, while France urges that the determining body should be chosen from the Reparations Commission. According to the well informed French press, M. Delacroix has now suggested that both the Reparations Commission and the Ministers of Finance should meet in Brussels shortly and issue a joint report with regard to the indemnity.

The Polish Tangle.

Capture of Lithuanian Capital.

An Unauthorised Action.

(REUTER'S.)

LONDON, October 11. It appears that the Polish capture of Vilna is due to the unauthorised action of General Zeligowski, who after resigning and cutting off communications with Warsaw and other Polish forces, marched his troops against Vilna. It is believed that the Polish Government disavow his conduct.

Polish Government Disapproves.

General Zeligowski's *Coup de main* has aroused popular enthusiasm in Poland, where the allocation of Vilna to Lithuania is declared to violate the principle of self-determination. The Polish Government which was recently warned by Britain and France that an advance to Vilna would create serious political difficulties is stated to have expressed strong disapproval of the *coup de main*. The hope is semi-official in London that the Polish Government will take steps to compel the withdrawal of General Zeligowski's forces. The *Echo de Paris* states that Britain and France have decided to leave the dispute to the League of Nations, but that they are sending a joint note to Poland, counselling moderation.

Delegates to General Wrangel.

LONDON, October 12. It is rumoured that Warsaw Central Executive Committee of the Soviets has sent delegates to General Wrangel's headquarters to make peace proposals. A message from Warsaw states that the Ukrainian insurgents have occupied Kieff which Bolsheviks have abandoned.

Attack on Ukrainian Army.

A Warsaw communique states that the Bolsheviks are concentrating on Zmorynka with the object of attacking the Ukrainian army after the signature of the Armistice with Poland.

Disorder in Ireland.

Police Motor Fired on.

LONDON, October 12. A Police motor from Roscommon was fired on at Balinderry two constables were killed and three seriously wounded. A sensational affray has occurred at Dublin when the military carried out a raid against the residence of Professor Carolan where two men were supposed to be staying. The military were on the point of effecting an arrest when they were fired at, one officer was killed and another who was wounded has since died, one non-commissioned officer was wounded and one civilian killed and another wounded. Other places were raided including All Hallows college at Drumcondra the famous missionary college.

Imperial Aviation.

Conference Opened in London.

LONDON, October 12. A three-days Conference, promoted by the Air Ministry, opened at the Guildhall to-day for the purpose of reviewing the progress of civil aviation. Major General Sykes opened the discussions by declaring that the watchwords of aerial navigation must be Safety and Reliability. He expressed the opinion that the mails formed the basis of civil aviation, from which constructional transport aspects would develop. He considered that the onus of linking up the Empire did not rest with Britain alone, but that each Dominion and Colony must form its own nucleus of air development, and thus gradually build up a complete system. He regarded the key routes of the Imperial system as England to Egypt and Egypt to India, and he advocated the trial of a day and night commercial service on the former.

Independent Socialist Congress.

Decision Temporarily Deferred.

LONDON, October 12. Over five hundred delegates attended the Independent Socialist Congress which opened at Halle to-day to decide whether to accept or reject Moscow's conditions for the adherence to third International. Herre Dittmann and Herr Brass, representing the opponents and adherents respectively, were elected presidents. Her Crispian, Chairman of the party, declared that the main issue was whether the party was to retain its present character or be absorbed by Communists. The decision was temporarily deferred.

AMERICAN COTTON PRICES.

Terrorism in Cotton States.

Farmer's Attempt to Force up Prices.

LONDON, October 13. NEW YORK.—Night riders are spreading terror through the cotton states. They are men, mostly farmers, who are bitterly disappointed in their expectations of the present cotton crop and they are determined that no cotton will be ginned until the price advances 40 cents per pound. Picked companies sallied forth at night posting threatening notices at ginneries and fields. Boxes of matches are also left where they are sure to be seen by the owner, this being more eloquent of the irate farmers' intentions than any other form of threat. The posting of notices in the cottonfields has had an especially terrifying effect on the negroes, who are convinced that it is a revival of the notorious Ku Klux Klan, so that it is almost impossible to get black labour to continue in the cotton fields.

The Shipping Ministry.

Early Winding Up.

LONDON, October 6. The Shipping Controller announces the early winding up of the Shipping Ministry and forecast the appointment of a Parliamentary Secretary, acting with a committee to watch shipping interest.—G. and M. Gazette.

The Coal Crisis.

Datum Line Problems.

Yorkshire Newspaper's Suggestions.

(REUTER'S.)

LONDON, October 11. A good deal of attention is now being given to what was described in Wednesday's message as the weak point in the datum line scheme, namely that the miners' wages all over the country would be at the mercy of any section of miners acting independently. The *Yorkshire Post* has suggested a flexible datum line, which would allow for any exceptional reduction of output through a sectional stoppage. Apparently it is admitted that this might easily be arranged, but the Miners' Federation objects. They want it to be left to them to keep their own house in order.

If a flexible datum line were established, different areas would have only a perfunctory interest in each other's misdoings, because these could not have an adverse effect upon their own earnings. Under a national fixed datum line, it would be of vital interest to the miners as a whole that their fellows, whether in Lanarkshire or South Wales, should make a reasonable contribution to the effort to increase the output, and they would, therefore, exert a powerful influence upon the sections which threatened to break away. The absence of this influence would, the Federation officials fear, tend to split their organisation into autonomous groups.

Another of the various arguments against the datum line, which seems to be having an alarming influence on the men, is that as the owners as well as the miners are able to affect the output, the wages of the men would depend on something beyond their control. There is, however, no doubt, except in the minds of fanatics that the owners would do their utmost to increase the output as every extra ton raised can be sold for a good price. It means more profit for the owner and profit for the country which goes in the relief of taxation.—Pioneer.

Anti-Bolshevism in Russia.

Constituent Assembly Demanded.

LONDON, October 12. The *Times* Warsaw correspondent, in connection with the ever multiplying reports of anti-Bolshevik designs in Russia, says he learns from a trust worthy source that the peasants in the Saratoff District have revolted, and the Communist forces have hitherto failed to suppress them. There is another peasant rising in the Smolensk District. It is stated that the social revolutionaries Petrovsky, Spiridov, Martoff and Toheroff have assembled at Nijni-Novgorod and have denounced the Soviet, demanding the summoning of a constituent assembly.

(Associated Press)

Frontier Situation.

Change in Amir's Attitude.

CALCUTTA, October 13. The *Englishman's* frontier correspondent reports the change in the attitude of the Amir of Afghanistan towards the British Government. It is stated that the foreign minister Sardar Ali Mahamud Beg Tarzi is stirring up the country and the Amir by publishing fiery literature. The Afghan delegation to India has been called back to Kabul. The Minister for the Frontier affairs, Sardar Abdul Hadi Khan is reported to have joined the Saritz party at Chamainibed enroute for Tushkent or primarily for Mesue where Djemal Pashah is staying with a small Turkish and Russian following. The Amir has provided facilities for the reception of various Bolsheviks who are reported to be arriving in small batches.

NEWS IN BRIEF.

Coal is becoming a luxury in Calcutta. The average price is about one rupee and ten annas per maund while profiteers have been able to get as much as two rupees.

The Calcutta Marwari Trades Association has passed resolutions strongly opposing the proposal of the Chamber of Commerce urging upon the Government to resume the sale of reverse councils and also expressing the opinion that the free import of gold into India should in no case be restricted by the Government.

At a meeting of the managing committee of the Khalsa College, Amritsar, on the 10th instant, the Chairman submitted a letter from the Local Government drawing attention to the possibility of utilising the Khalsa as the nucleus of future Sikh University, and asking for an examination of the questions and the submission of recommendations.

A special general meeting of the Bengal Chamber was held on Tuesday evening to discuss the coming elections, Mr. A. R. Murray presided. After explaining in detail the constitution of the Reformed Councils and the European and Industrial and Commercial representation on them, the President said in conclusion, that provided our representatives are men of the right stamp imbued with a spirit of goodwill and prepared to work, wholeheartedly for the common good, I feel confident that their influence will be of all proportion to their numbers, and that their Indian fellow members will continue to look to them for assistance and guidance along the thorny path designed to lead our Indian friends by progressive steps to a fuller measure of self-Government.

కాశ్మీర్లో పెద్ద సమైక్యత ఉద్యమం బయటపడింది. ప్రభుత్వం దాని వెనుక, పక్కా నియంత్రణ దీర్చాలని చూస్తున్నారని ఆరోపించారు. కాశ్మీర్లోని ముస్లింలకు పని సాధిస్తే హక్కుదరహాలను గోరుతున్నారని తెలియజేస్తుంది. బ్రిటిష్ ప్రభుత్వం, ముస్లింల సగౌరవాలను గాఢంగా నిరసించి, విద్యార్థుల కి గాన ఈ ప్రజలపై నిధులను విధించాలని చూస్తుంది.

రాజకీయ సమావేశము.

రాజకీయ సమావేశము. రాజకీయ సమావేశము. రాజకీయ సమావేశము. రాజకీయ సమావేశము. రాజకీయ సమావేశము.

వివరములు. వివరములు. వివరములు. వివరములు. వివరములు. వివరములు. వివరములు. వివరములు. వివరములు.

అభిలఖనము.

అభిలఖనము. అభిలఖనము. అభిలఖనము. అభిలఖనము. అభిలఖనము. అభిలఖనము. అభిలఖనము. అభిలఖనము.

కావలెను.

కావలెను. కావలెను. కావలెను. కావలెను. కావలెను. కావలెను. కావలెను. కావలెను. కావలెను.

వాచాస్పతి C/o ఆంధ్రప్రదేశ్, మదరాసు.

ప్రగంభము.

ప్రగంభము. ప్రగంభము. ప్రగంభము. ప్రగంభము. ప్రగంభము. ప్రగంభము. ప్రగంభము. ప్రగంభము.

దేవీపూజాకల్పము.

దేవీపూజాకల్పము. దేవీపూజాకల్పము. దేవీపూజాకల్పము. దేవీపూజాకల్పము. దేవీపూజాకల్పము. దేవీపూజాకల్పము.

మదనకామేశ్వరలేఖము.

మదనకామేశ్వరలేఖము. మదనకామేశ్వరలేఖము. మదనకామేశ్వరలేఖము. మదనకామేశ్వరలేఖము.

శ్రీ. వ. అంబకం వెని, ఆయుర్వేద వేదము. (2878) మెదక్, మెదక్, (Via) బెంగళ.

ఇంద్రజాల మహేంద్ర జాలము.

ఇంద్రజాల మహేంద్ర జాలము. ఇంద్రజాల మహేంద్ర జాలము. ఇంద్రజాల మహేంద్ర జాలము.

149 నవంబరు 1842

బంగారు, వెండి, రత్నములు.

బంగారు, వెండి, రత్నములు. బంగారు, వెండి, రత్నములు. బంగారు, వెండి, రత్నములు.

రతిరాజవీర్యవృద్ధిచూరము.

రతిరాజవీర్యవృద్ధిచూరము. రతిరాజవీర్యవృద్ధిచూరము. రతిరాజవీర్యవృద్ధిచూరము.

సావంతుని వనాపధి సారసవర్ణి.

సావంతుని వనాపధి సారసవర్ణి. సావంతుని వనాపధి సారసవర్ణి. సావంతుని వనాపధి సారసవర్ణి.

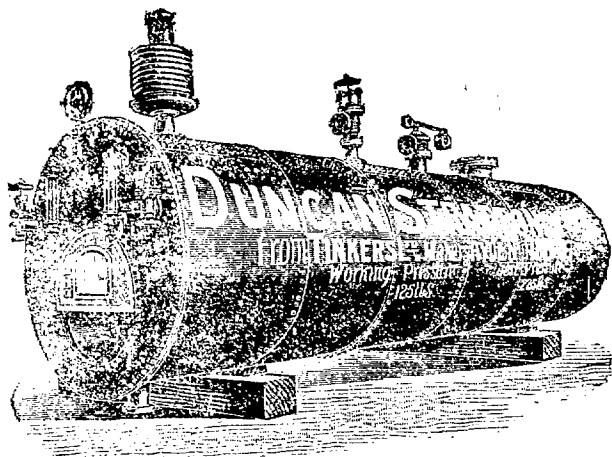
మిక్కిలి శక్తి వంతమైన రత్నములు. మిక్కిలి శక్తి వంతమైన రత్నములు. మిక్కిలి శక్తి వంతమైన రత్నములు.

ప్రవ్రేలు:- పి. డి. సావంత్, గజక, ఫననవాడి, నెం 2, బొంబాయి. Proprietor: P. D. SAVANT, Fanawadi, No. 144, No. 2, BOMBAY.

DUNCAN STRATTON & Co.

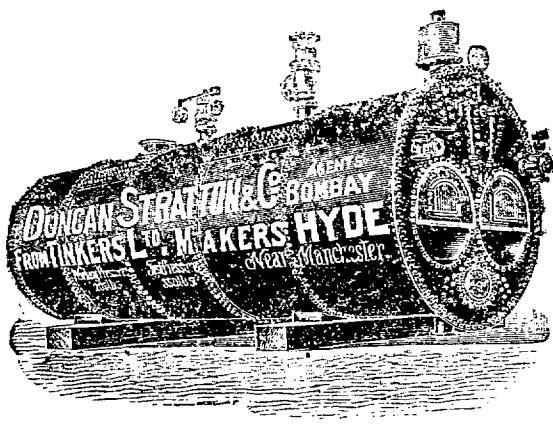
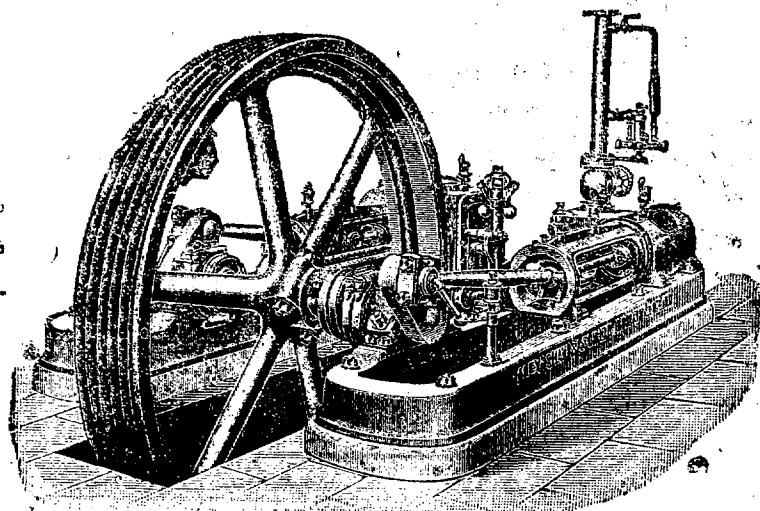
డన్ కన్ స్ట్రాటన్ ఆండు కో.

ఎంజనీర్లు, మెషిన్ల ఇంజనీర్లు, 9 మెరయిన్ వీధి, బొంబాయి.



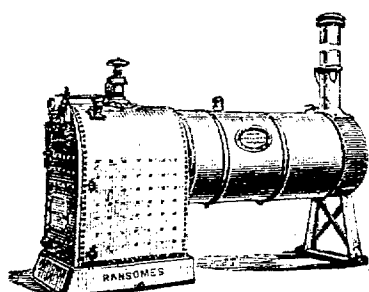
స్ట్రాటన్ థర్మో కార్బన్ బాయిలర్.

పొడవు 10 అడుగులు
మొదలు 24 అడుగుల వరకు
మందము — డయామీటరు
4 అ. మొదలు 6 అ. 6 అం.
వరకు ఉంటుంది.
స్టీంబర్నింగు ప్రెషరు
80 పౌండు మొదలు
160 పౌండు వరకు ఉంటుంది.

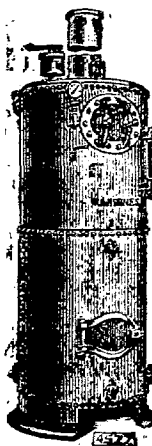


స్ట్రాటన్ థర్మో లంకా మెషిన్ బాయిలర్.
పొడవు 20 అ. మొదలు 82 అ. వరకు ఉంటుంది.

డయామీటరు 6 అ. 6 అం. వరకు ఉంటుంది.
మందము 100 పౌండు మొదలు
250 పౌండు వరకు ఉంటుంది.



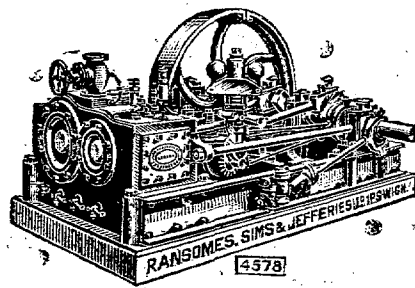
లోకో మోటివ్ బాయిలర్.
స్టీంబర్నింగు ప్రెషరు 80 పౌండు మొదలు
100 పౌండు, 120 పౌండు, 150 పౌండు వరకు ఉంటుంది.



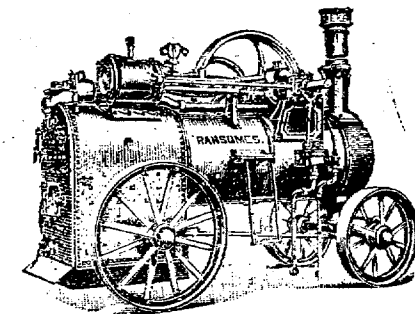
వర్షిక్ బాయిలర్.
డయామీటరు 8 అ. మొదలు 10 అ. వరకు ఉంటుంది.
మందము 80 పౌండు మొదలు
100 పౌండు వరకు ఉంటుంది.

ఈ క్రింద తెలుగునాటి వాటిని
స్వయం చేయవచ్చు.
మాడి జిప్సమ్ మెషిన్, కాటెనామా
మాడి ప్రెస్సింగు మెషిన్
మాడి స్పిన్సింగు మెషిన్
మాడి పిండి మెషిన్
అన్నిరకముల స్టీము ఎంజిన్లు
అన్నిరకముల స్టీము బాయిలర్లు
లోకో మోటివ్ మిల్లింగు మెషిన్
మా మిల్లింగు మెషిన్
మంచుగడ్డకేయి మెషిన్ ప్రామాణము
కట్ట బియ్యము చేయి మెషిన్ వాటి
అన్నిరకముల పంపింగు మెషిన్లు
కాగితము, కట్టపూత సంబంధముల కొరతము
కిరణ్ మానె కుడుడు ఆయిల్ ఎంజిన్లు
ఎలక్ట్రిక్ లైటింగు (ప్లాస్టు) కొరతము
లేరులు కట్టపూత కొరతము
స్టీము మెషిన్లు, కట్టింగులు, పెడెస్టల్స్
రాట్ విరల్ ఆండు కాస్టు విరల్ ఫుల్లింగు.
కగయరా అన్నిరకముల సామానులు.

స్ట్రాటన్ థర్మో లంకా మెషిన్ బాయిలర్.
పొడవు 20 అ. మొదలు 82 అ. వరకు ఉంటుంది.



స్ట్రాటన్ థర్మో లంకా మెషిన్ బాయిలర్.



లోకో మోటివ్ బాయిలర్.
స్టీంబర్నింగు ప్రెషరు 80 పౌండు మొదలు
100 పౌండు, 120 పౌండు, 150 పౌండు వరకు ఉంటుంది.

వివరములకు, ధరలకు బొంబాయిలో యుండు డన్ కన్ స్ట్రాటన్ కంపెనీ కై నను లేక
బెజవాడ (కృష్ణాజిల్లా)లో యుండు ఇంగ్లీషు స్టోర్సు ఇంజనీర్లింగు కంపెనీ ప్రొప్రైటరు గారైన
మానేవల్లి బాపనయ్యగారికైనను వ్రాయవలెను.



అమృతాంజనము అన్ని నొప్పులకు దివ్యమృతము.

దగ్గు, శైత్యము, కుడిశము, రొమ్ముపడిశము, తలనొప్పి, వాయువునొప్పులు, పోట్లు,
బెణుగులు, బిళ్లలు మొదలగు నొప్పులకు దివ్యమృతము.
చక్కని దట్టితో గుళా తెలు రూ. 0—10—0; దబ్బా 1.5 రూ 5—12—0. పోస్టుఖర్చులు కలు.

అమృతాంజనం డిపో, } 100, ఫేరీరోడ్డు, బొంబాయి,
6, తంబు శెట్టి వీధి, మదరాసు.

